

La seguridad de las furgonetas: Situación actual y propuestas de acción



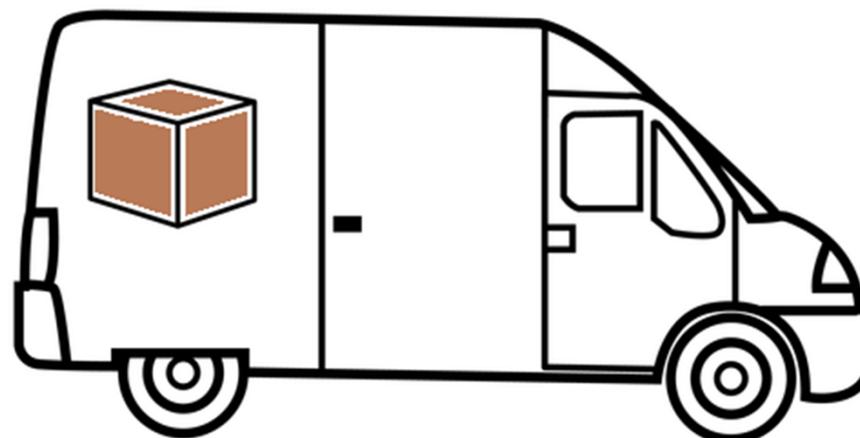
MINISTERIO
DEL INTERIOR



1) INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

- ❑ Por furgoneta se entiende todo vehículo automóvil, no camión, destinado exclusiva o principalmente al transporte de mercancías.
- ❑ Para conducir este tipo de vehículos se requiere el mismo permiso que para conducir turismos (siempre que no supere los 3500 kg de masa).
- ❑ Aunque se conduzca con una licencia tipo «B» presentan una serie de particularidades por las que no se conducen igual que los turismos y no se comportan de la misma manera que éstos.
- ❑ Representan el 7,3 % del total del parque de vehículos y el 8,6% de los accidentes con víctimas.



PECULIARIDADES DE LAS FURGONETAS

- ❑ Las furgonetas presentan unas **características dinámicas** y de utilización distintivas a otros vehículos, que las hace diferentes no solo en lo que a conducción se refiere sino también a la accidentalidad.
- ❑ Suelen ser utilizadas para **transporte rápido** de mercancías a cortas distancias, sobre todo en el ámbito urbano.
- ❑ El **estilo de conducción** de algunos de estos vehículos se aproxima más al de un turismo que al de un vehículo pesado de transporte de mercancías.
- ❑ La **normativa** que se aplica a los vehículos pesados de transporte de mercancías no afecta a los vehículos ligeros de transporte de mercancías
- ❑ El **peso total** del vehículo es 2 ó 3 veces más elevado que el de un turismo, hecho que afecta a la conducción y no siempre se tiene en cuenta.
- ❑ Además del peso, la correcta **sujeción de la carga** es vital en caso de accidente tanto para el conductor como para los ocupantes del otro vehículo o vehículos implicados.

PERFIL DEL CONDUCTORES DE FURGONETAS

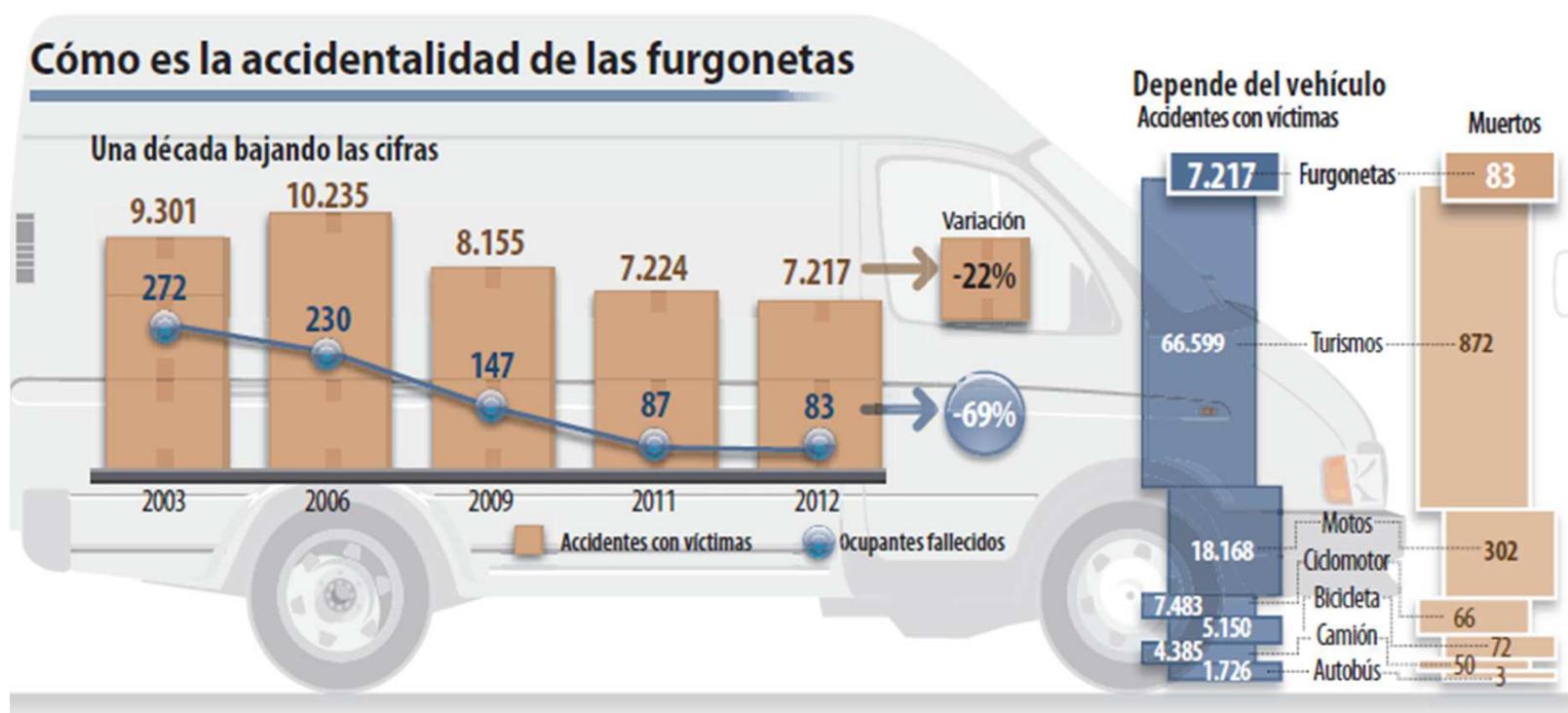
- ❑ La mayor parte de los conductores de furgonetas están adscritos al Régimen Especial de **Autónomos**.
- ❑ Principales **actividades y servicios**:
 - Distribución y reparto de mercancías en cortos recorridos
 - Transporte urgentes
 - Reparto de prensa en largo recorrido
- ❑ Es muy habitual que se enfrenten a **largas jornadas** de hasta 12 horas.
- ❑ Normalmente también se tienen que dedicar a la **carga y descarga** de la mercancía.
- ❑ En los servicios urgentes y de reparto de prensa el transporte se suele realizar de **noche**.



2) ESTADÍSTICAS ACCIDENTALIDAD

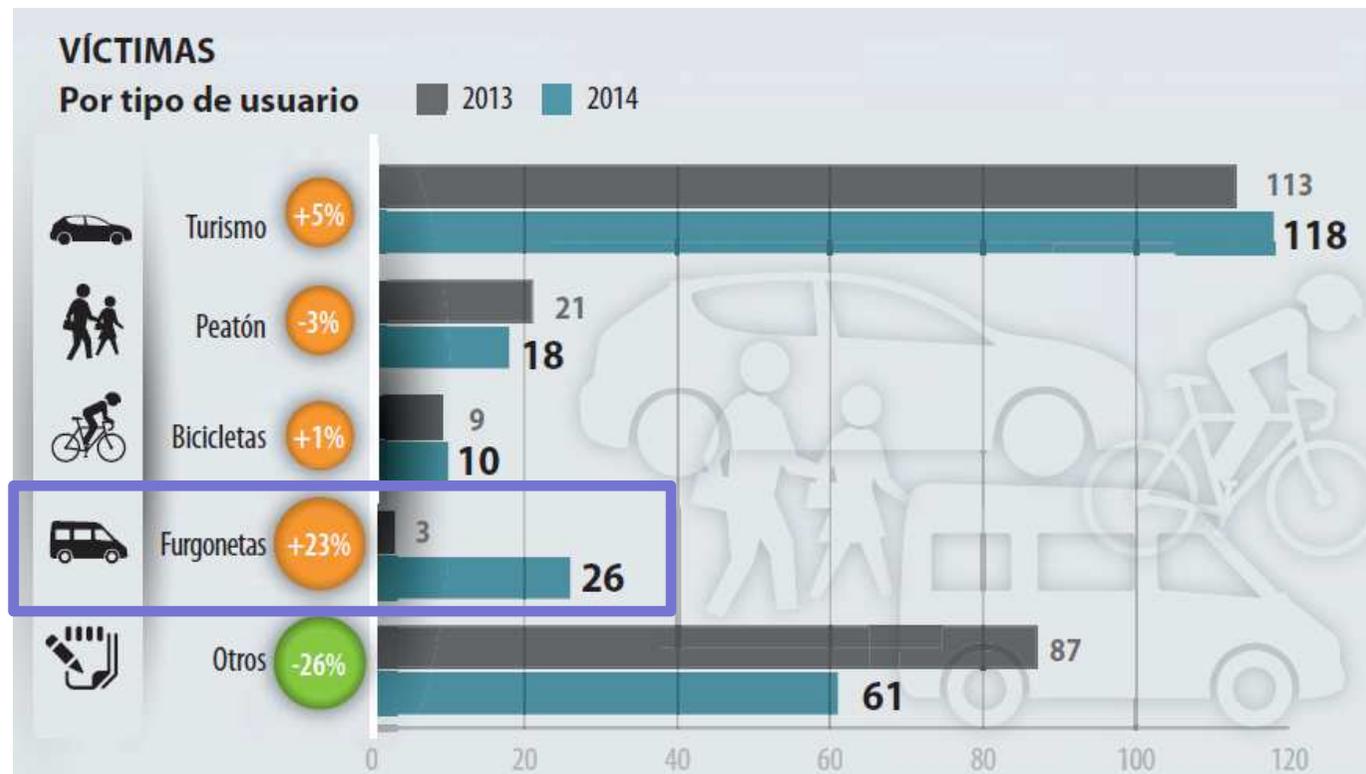
ESTADISTICAS ACCIDENTALIDAD

- ❑ En los últimos años la accidentalidad de las furgonetas ha ido disminuyendo, así en el año 2013 el número de fallecidos en furgonetas ha sido de 52 lo que supone una reducción del 37%
- ❑ Sin embargo esta tendencia se ha invertido según los últimos datos que se verán a continuación.



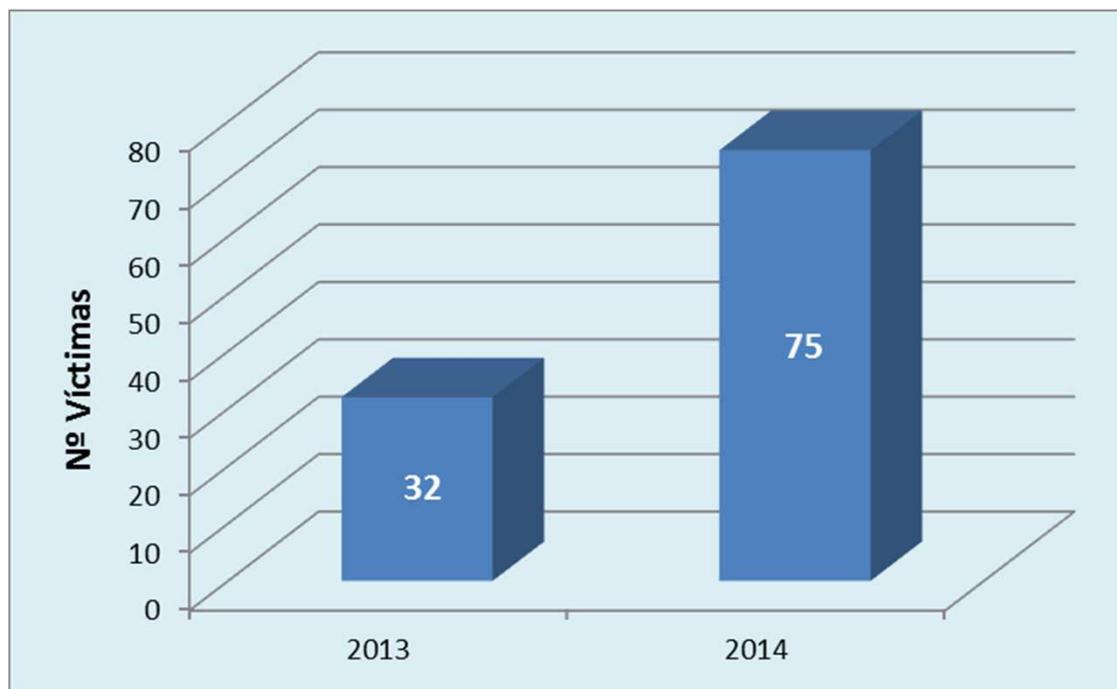
ESTADÍSTICAS ACCIDENTALIDAD

- Según los datos de siniestralidad del verano pasado hubo un descenso global del 4% en los fallecidos pero un incremento considerable en las víctimas mortales en furgonetas.



ESTADISTICAS ACCIDENTALIDAD

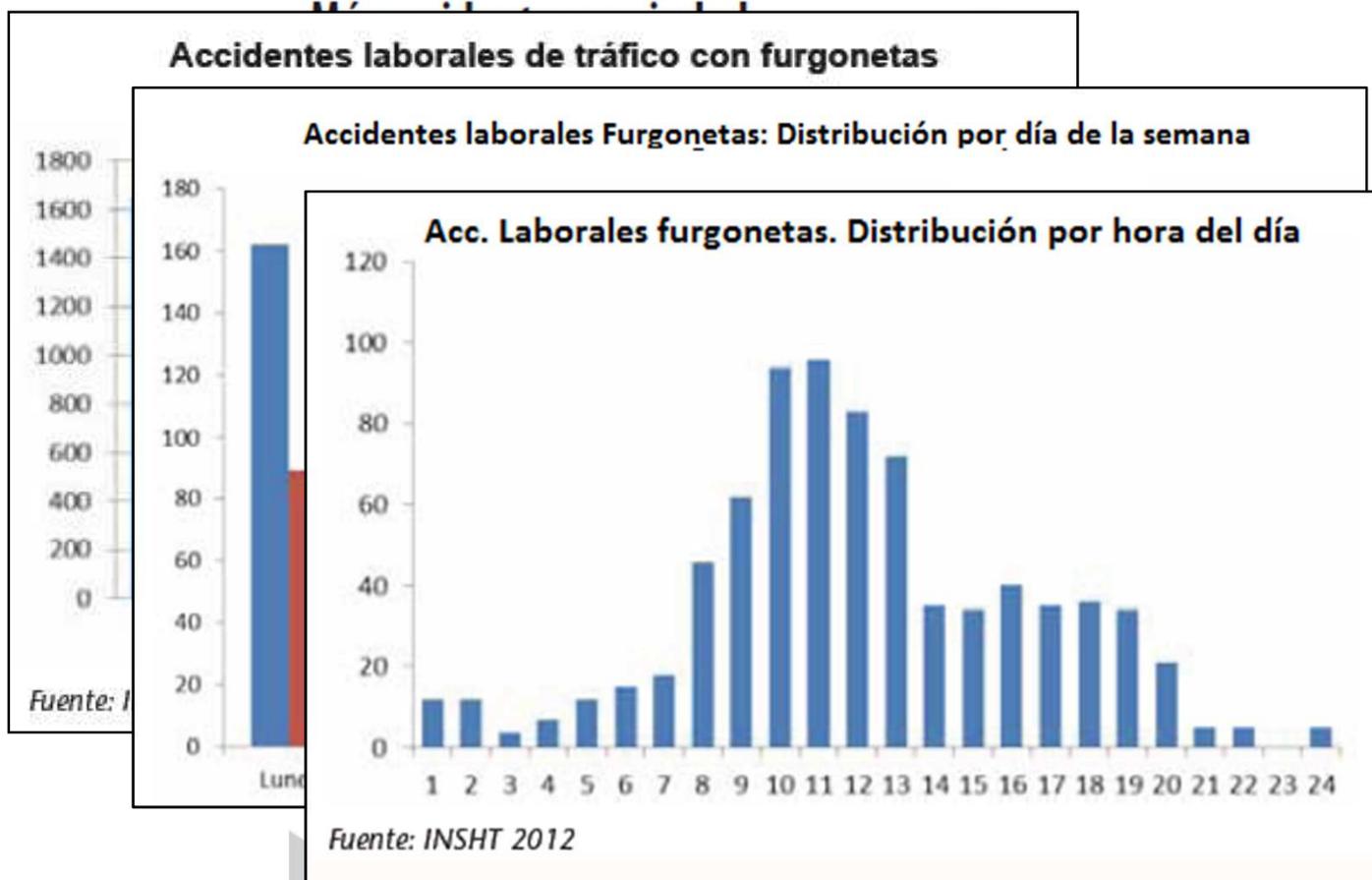
- ❑ Si nos fijamos en la variación de datos para víctimas en furgonetas de enero a septiembre entre los años 2013 y 2014 los resultados son aún peores:



43 víctimas más que el año anterior en el mismo periodo!!!!

ESTADISTICAS ACCIDENTALIDAD

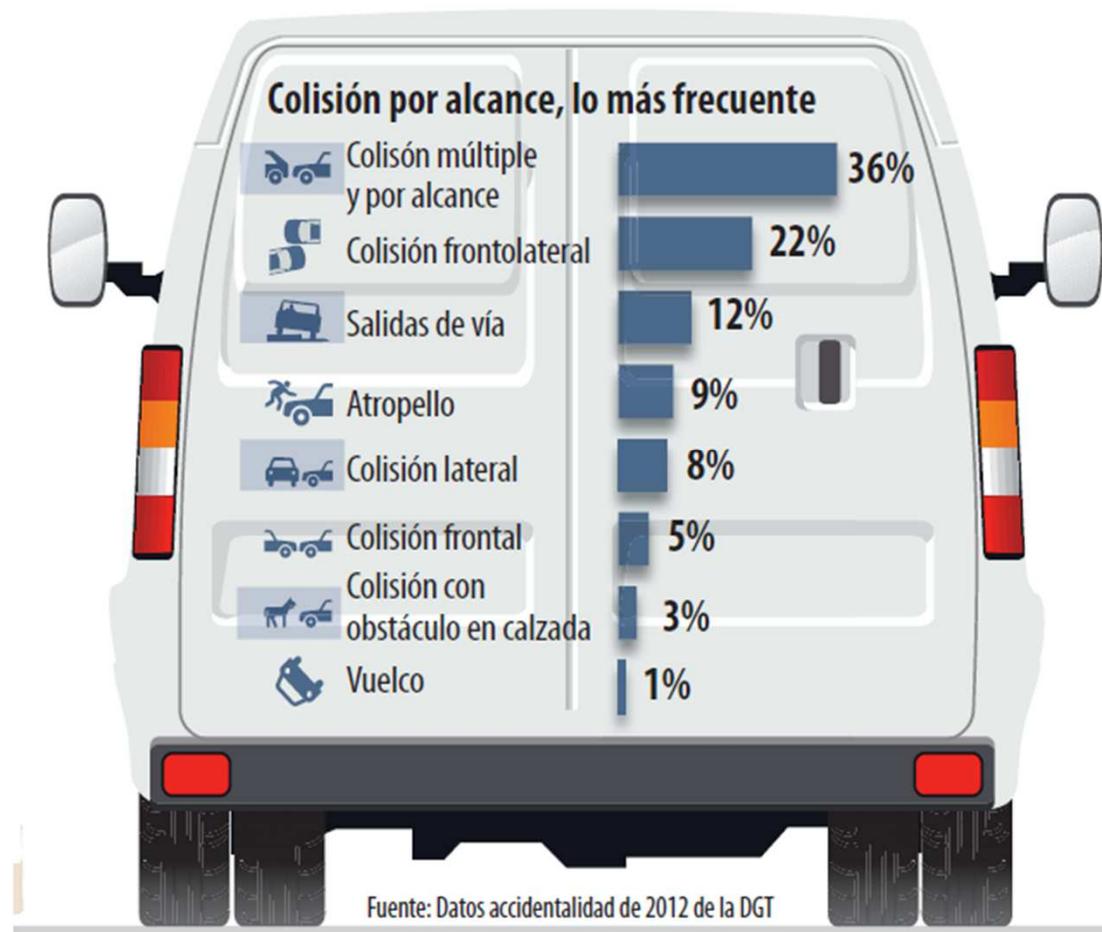
- En lo referente a la siniestralidad de furgonetas en el entorno laboral:



Como cabía esperar la mayor parte de los accidentes se producen de lunes a viernes y en horario de reparto (de 9 a 13 h)

ESTADISTICAS ACCIDENTALIDAD

- ❑ En cuanto a la distribución por tipo de accidente el más habitual es la colisión múltiple y por alcance:



3) TIPOS DE ACCIDENTES

TIPOS DE ACCIDENTES

1) Colisión múltiple y por alcance:

- Este es el tipo de accidente más habitual con un 36 % de los casos.



- La distancia de frenado en una furgoneta aumenta debido a la mayor masa del vehículo y al mal estado de frenos, neumáticos y amortiguadores.
- Además las consecuencias del accidente son más graves para el vehículo contrario precisamente por la mayor masa y dimensiones de la furgoneta.

TIPOS DE ACCIDENTES

2) Colisión frontolateral:

- Representa el 22 % de los casos. Junto con la colisión por alcance suponen un 58 % de los accidentes
- Se produce cuando un vehículo que circula por una vía de sentido contrario a la del vehículo que se está adelantando, se aproxima a él desde el lado contrario y se produce una colisión.
- Las causas más frecuentes son: exceso de velocidad, falta de distancia de seguridad, frenos defectuosos, neumáticos desgastados, etc.
- También puede producirse por un error de dirección, es decir, aumento de la distancia de seguridad, frenos defectuosos, neumáticos desgastados, etc.
- También puede producirse por un error de dirección, es decir, aumento de la distancia de seguridad, frenos defectuosos, neumáticos desgastados, etc.



TIPOS DE ACCIDENTES

3) Salidas de la vía:

- En un 12% de los accidentes de furgoneta se producen derrapes peligrosos que terminan con salidas de la vía.
- Las principales causas son:
 - Mal estado de los neumáticos
 - Colocación y sujeción de la carga. Al desplazarse la carga es más fácil perder el control del vehículo.
 - Vehículos antiguos sin ESP. El programa electrónico de estabilidad (ESP) reduce considerablemente el riesgo de sufrir pérdidas de control en las curvas.



4) FACTORES DE RIESGO

FACTORES DE RIESGO ESPECÍFICOS

Los factores de riesgo se pueden dividir en humanos y del vehículo

Factores de riesgo humanos

- El sedentarismo y las vibraciones inducidas por el tráfico inducen a tener mayor riesgo de lesiones.
- Otro factor de riesgo es la fatiga, que se requiere para mantenerse alerta y se realiza con mayor frecuencia en situaciones emocionales.
- Otros de los factores de riesgo son:
 - Consumo de alcohol y drogas.
 - No haber descansado adecuadamente.
- Sin embargo, el factor de riesgo más prevalente es la distracción;



es como el ruido, las vibraciones y el tráfico inducen a

competitivo, cada vez es muy habitual que se realicen alternaciones

vehículos son:

tas es la distracción;

FACTORES DE RIESGO ESPECÍFICOS

❑ Factores de riesgo de las furgonetas

- **Centro de gravedad:** Al tener mayor altura, el centro de gravedad es más alto por lo que son más inestables y más sensibles a vientos laterales.
- **Colocación de la carga:** No se debe sobrepasar la carga máxima autorizada para cada vehículo; además debe ir sujeta y distribuida uniformemente, colocando los objetos de mayor peso sobre la plataforma interior y preferiblemente entre los dos ejes.



FACTORES DE RIESGO ESPECÍFICOS

❑ Factores de riesgo de las furgonetas

- **Velocidad inadecuada:** La velocidad inadecuada está presente en un 27% de los accidentes con víctimas. Una velocidad inadecuada, por ejemplo en una curva, puede provocar fácilmente un accidente por salida de vía o vuelco. Conviene recordar los límites de velocidad específicos para las furgonetas:

	Turismos	Furgonetas
Autopistas y autovías		
Carreteras convencionales		
Resto de vías fuera de poblado		
Vías urbanas		

FACTORES DE RIESGO ESPECÍFICOS

❑ Factores de riesgo de las furgonetas

- **Ángulo muerto:** La mayoría de furgonetas carecen de retrovisor interior, esto dificulta la maniobra de marcha atrás porque existe un espacio a cada lado del que no se tiene visión.



Se estima que en Europa mueren 400 personas cada año debido a estas circunstancias.

- **Distancia de seguridad:** La mayor masa de la furgoneta hace que debamos mantener una mayor distancia de seguridad, para ser capaces de detenernos a tiempo con seguridad ante cualquier imprevisto.

FACTORES DE RIESGO ESPECÍFICOS

Factores de riesgo de las furgonetas

- **Antigüedad:** La antigüedad media del parque de furgonetas en España es de más de 12 años y estos vehículos no están equipados con dispositivos de seguridad.
- **Mantenimiento:** El 33% de los defectos graves detectados en las inspecciones afectan a los frenos, neumáticos y suspensión, lo que puede provocar fallos en la respuesta del vehículo ante un incidente.

Según el INSIA (Instituto de Investigación del Automóvil) el grado de cumplimiento de la ITV es inferior a la recomendables con un 39% de rechazos.



5) ACTUACIONES DE MEJORA

RECOMENDACIÓN DE LA OMS



Pilar 3: Vehículos más seguros

Alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.

Actividad 7: Alentar a los responsables de la gestión de las flotas de vehículos de los sectores público y privado a que compren, utilicen y mantengan vehículos que ofrezcan tecnologías de seguridad modernas y altos niveles de protección de los pasajeros.

ACTUACIONES MEJORA

- Puesta en marcha del plan PIMA AIRE (actualmente por la versión 4) para incentivar la adquisición de nuevos vehículos. Es fundamental renovar el parque de furgonetas puesto que se han incorporado importantes medidas de seguridad pasiva (2ª medida más efectiva según “Handbook for Road traffic safety measures”)

ANÁLISIS INTERVENCIONES PARA DISMINUIR LESIONADOS		
RIESGO (vs. REF)	FALLECIDOS	HERIDOS
Todos los factores estudiados	89%	73%
5 "top"		
Límites de velocidad	17%	12%
Poca Seg. Pasiva	15%	4%
Ocupantes Vulnerables	8%	5%
Servicios Médicos	8%	4%
Obstáculo en vía	7%	2%

ACTUACIONES MEJORA

- ❑ Uno de los objetivos de la **Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020** es “Reducir los riesgos de los desplazamientos relacionados con el trabajo” y más concretamente en el ámbito de intervención de “Las furgonetas”:
 - Consensuar la definición de furgoneta y promover en la UE la homogeneización y regulación de las furgonetas.
 - Mejorar la información sobre accidentalidad y movilidad de las furgonetas.

- ❑ Elaboración de distintas campañas:
 - Campaña camiones y furgonetas
 - Campaña distracciones



8. Empresa y transporte profesional

Agentes implicados	Plazos
--------------------	--------

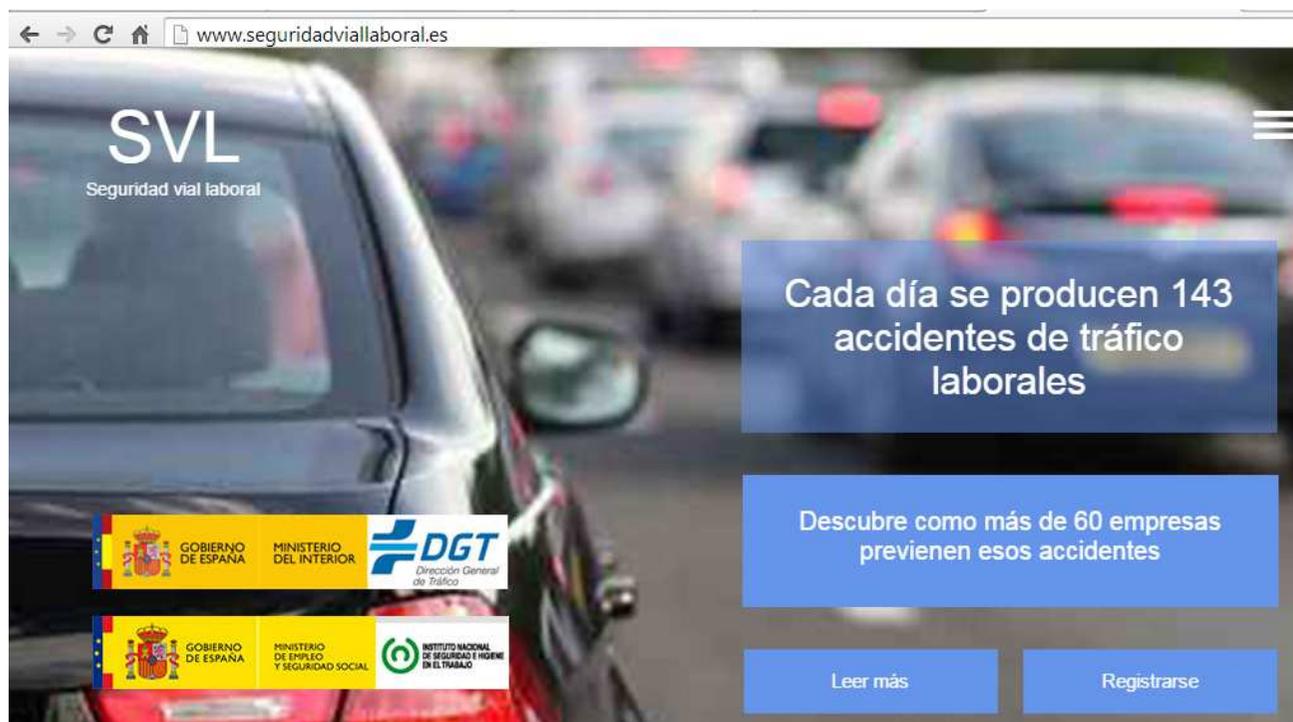
8.3. *Ámbito de intervención “Las furgonetas”*

		Propietario	Participante	C P	M P	L P
8.3.1	Consensuar la definición de furgoneta y promover en la UE la homogenización y regulación de las furgonetas.	M ^o ITYC	M ^o F(DGTT)		✓	✓
8.3.2	Mejorar la información sobre accidentalidad y movilidad de las furgonetas.	DGT	M ^o F(DGTT)	✓		



ACTUACIONES MEJORA

- ❑ Puesta en marcha del portal de seguridad vial laboral: www.seguridadviallaboral.es



□ Hoja de rescate

- Se incluirá en el Registro de Vehículos la Hoja de Rescate. Con esta información se puede determinar los mejores puntos de corte de la carrocería para la extracción de pasajeros atrapados.



ACTUACIONES MEJORA

Nuevas medidas 2015:

- Exceso de velocidad. Tal y como se ha comentado las furgonetas tienen limitada la velocidad máxima en autopistas y autovías a 90 km/h. En 2015 los radares fijos y móviles detectarán los vehículos con limitación especial.
- Sobrecarga. El Plan Nacional de Inspección de Transporte de 2015 incluirá entre sus actividades prioritarias el control de peso en las furgonetas.
- La DGT implantará las ITV móvil.
- Comunicación al empresario de las pérdidas de vigencia del permiso de conducción de sus conductores (requiere modificación del Reglamento de Circulación)
- Aumento del control de documentación de furgonetas para detectar las que realizan transporte público sin autorización.

6) NUEVAS TECNOLOGÍAS

NUEVAS TECNOLOGÍAS

- ABS (Sistema Antibloqueo de ruedas) y ESP (Control de electrónico de estabilidad). El ABS reduce un 6% el riesgo de colisión mientras que el ESP reduce un 22% los accidentes por salida de la vía y un 32% los siniestros en condiciones climáticas adversas.



Prueba a 54 Km./h: sin y con ESP

- Reguladores y limitadores de velocidad. Permiten al conductor no sobrepasar cierta velocidad o mantener una fijada.

NUEVAS TECNOLOGÍAS

- Dispositivos de visión indirecta para evitar ángulos muertos (Directiva 2003/97/CE) y monitorización de ángulos muertos (BSM). Detectan la presencia de vehículos fuera del alcance visual de los espejos retrovisores. Podría reducir los accidentes con víctimas principalmente en los adelantamientos indebidos en carreteras secundarias.

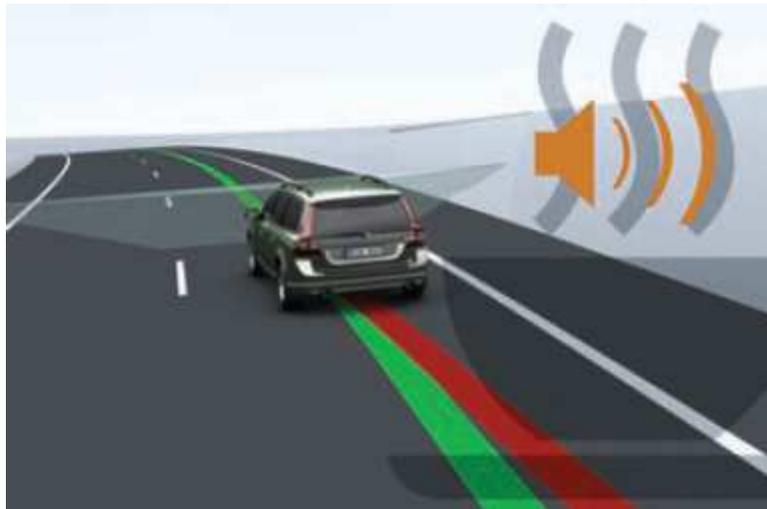


- Frenado de emergencia autónomo (AEB). Ayuda al conductor a evitar o mitigar una colisión contra un obstáculo.



NUEVAS TECNOLOGÍAS

- Ayuda al mantenimiento de carril (LKA) o sistema de aviso de cambio de carril. La UE esta valorando su obligatoriedad a partir del 2016. Podría reducir los accidentes con víctimas un 6% .



- Detección de fatiga (DDD). Analiza el nivel de atención del conductor y le avisa mediante señales acústicas y visuales. Podría reducir los accidentes con víctimas un 5%.



NUEVAS TECNOLOGÍAS

- Otros sistemas:
 - Luz de circulación diurna
 - Control de tracción (TCS). Previene la pérdida de adherencia de las ruedas.
 - Reparto electrónico de la Frenada. Distribuye la frenada entre ejes.
 - Aviso de pérdida de presión en los neumáticos
 - Aviso de no uso de los cinturones de seguridad
 - Sistema de reconocimiento de señales de tráfico.
 - Sistema de pre-colisión. Reconoce situaciones de accidente inminente y prepara tanto el coche como a pasajeros para minimizar los daños (por ejemplo activa los pretensores)

